

# El lío de los camioneros

Ante restricciones de circulación, para reducir emisiones, un sector del gremio transportador amenazó con no ingresar a Bogotá. Pico y placa afecta a más de 29.000 carros.

GUILLERMO REINOSO RODRÍGUEZ - EDITOR DE BOGOTÁ @guirei24

Las restricciones de la circulación de vehículos de carga en Bogotá empiezan a tener sus primeros coletazos. Un sector de los transportadores amenazó ayer con no ingresar a la ciudad, con lo cual tampoco entraría esa carga, que en buena medida está conformada por víveres y combustibles. Pero, además, afectaría a otras capitales del país.

Al final de la administración de Enrique Peñalosa se firmó el decreto 840 que dividió a la ciudad en tres zonas y estableció horarios de pico y placa en cada una de ellas para los vehículos de más de 20 años de vida.

Estos automotores, según el actual secretario de Movilidad, Nicolás Estupiñán, producen el 43 por ciento del material particulado que se libera en la atmósfera. “La medida tiene un componente ambiental importante sustentado en que el 84 por ciento de la flota de vehículos de carga tienen tecnología inferior a Euro III, y que el 18 por ciento tiene una edad igual o superior a los 20 años”, sustentó en su momento el Secretario.

El otro decreto, el 047, fue expedido el pasado jueves, en el marco de la alerta amarilla por la alta concentración de material particulado en el cielo capitalino. La norma estableció una restricción, en el polígono en emergencia ambiental, para los vehículos de más de 10 años.

Y si bien la decisión de la alcaldía de Claudia López es mejorar la calidad del aire que respiran los bogotanos, pues los camiones son los que más contaminan, también está de por medio el derecho al trabajo de un sector representativo de la economía de la ciudad y del país.

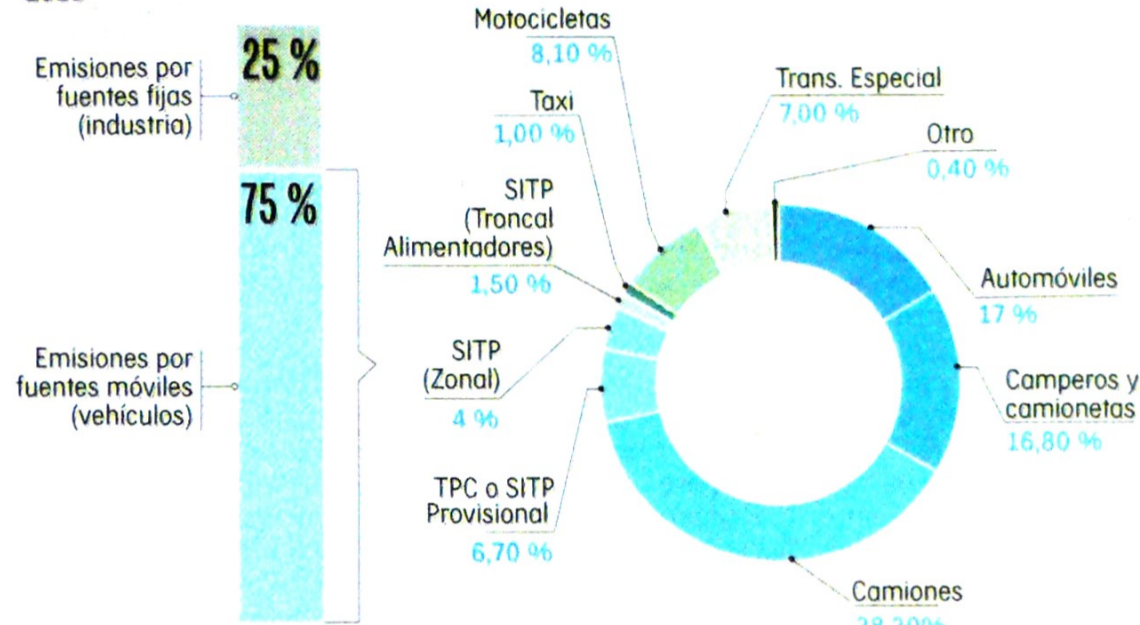
Según Colfecar, un gremio que mueve el 70 por ciento de la carga nacional, el 34 por ciento del parque automotor de carga en la ciudad resultó afectado con las restricciones. Es decir, cerca de 29.000 vehículos de más de 10 años de vida.

“No somos el enemigo. No se nos puede estigmatizar”, dijo Juan Miguel Durán, presidente de Colfecar, quien calificó las medidas de la alcaldía de Bogotá como “inmediatistas” y que además no solucionan el problema de fondo, que es la contaminación. Durán recordó que durante la administración pasada se utilizó la estrategia de autorregulación, que establecía una serie de exigencias técnicas para los vehículos de carga, los cuales, asegura, los venían cumpliendo las empresas.

A estos automotores se suman los de menos de 10 toneladas y que son los que traen a la capital los alimentos que se producen en el Meta, Casanare, Boyacá, Cundinamarca y la Sabana. Solo ayer ingresaron a Corabastos, la más grande central de abastos

## INVENTARIO DE EMISIONES DE LA SECRETARÍA DE AMBIENTE

2018



del país, 1.380 de estos carros, para una carga total de 10.014 toneladas.

Ellos son los que abastecen a Bogotá diariamente de carnes, frutas, verduras, hortalizas y tubérculos, entre otros productos perecederos. Cada uno de estos vehículos, por lo general, son una empresa familiar y no se pueden dar el lujo de parar un día, como propone un sector del gremio.

“Nosotros llegamos entre las 9 y 10 de la noche a Corabastos y nos toca esperar hasta cuando autoricen el descargue, que es entre 10 a. m. y 1 p. m. Pero luego

de eso, por las restricciones, no podemos salir sino desde las 10 de la noche. Es un día perdido”, dice Erardo Pinzón, un cultivador de tomate que casi todas las semanas viaja en su pequeño camión modelo 2007 a Bogotá con cuatro toneladas y media de productos agrícolas.

José Stalin Rojas, director del Observatorio de Logística y Movilidad de la Universidad Nacional, aseguró que las restricciones tomadas por la administración distrital se veían venir ante la falta de resultados frente a la calidad del aire y que los transportadores estaban advertidos.

Rojas considera que se debe aprovechar la coyuntura para que en el POT se establezcan las herramientas para ubicar las zonas de abastecimiento y distribución de materias primas en Bogotá. “Se debe buscar que el transporte de carga pesado (tractomulas) no transite por la ciudad compartiendo el espacio con los vehículos particulares y públicos”, explicó.

Pero en medio de la discusión y las advertencias de un sector transportador de no ingresar a la ciudad surgieron otras polémicas de vieja data y en las cuales está trabajando el Gobierno Na-

cional. Una de ellas, y tal vez la más clave, es la chatarrización y modernización del parque automotor de carga.

Mientras que para el gremio transportador ese proceso va lento y no se ha cumplido del todo, el Gobierno asegura que sí se está avanzando. “Más de 2.000 vehículos en el 2019 hicieron su proceso y este año ya tenemos más de 300 postulados”, dijo Juan Camilo Ostos, viceministro de Transporte, quien aseguró que la próxima semana se anunciarán nuevas medidas (ver nota anexa).

En la discusión también salió a relucir la calidad del combustible que se distribuye en la ciudad. Los camioneros reconocen que si bien se han hecho esfuerzos, el diésel no es el mejor.

No obstante, Ecopetrol y los ministerios de Minas y Transporte afirman que se está entregando un combustible mejor de lo que establece la regulación: menos de 25 partes por millón de azufre, un 50 por ciento más bajo que lo exigido. En Bogotá, como también en Medellín, el diésel entregado por la estatal petrolera es de 10 partes por millón de azufre, en promedio.

En todo caso, así se levante la alerta amarilla en la capital -una medida que se podría anunciar hoy- y los camiones de menos de 20 años puedan volver a transitar, esto no significa que las emisiones se reduzcan sustancialmente, de lo cual tienen una gran responsabilidad el transporte de carga.

Y mientras se encuentra una solución a las restricciones que tienen estos vehículos, los gobiernos distrital y nacional esperan empezar la próxima semana mesas de diálogo con los transportadores para concertar medidas que permitan reducir la contaminación y, a la vez, determinar qué va a pasar con los camiones de más de 20 años de vida.



Más de 1.300 camiones con víveres ingresaron ayer a Corabastos. FOTO: CESAR MELGAREJO. EL TIEMPO